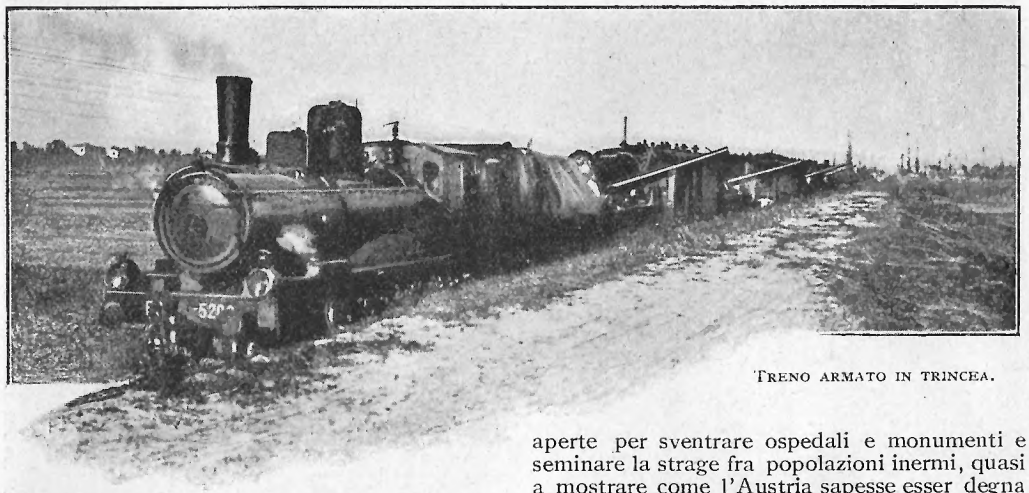
ANNO XVII - N. 8. PROPRIETÀ LETTERARIA ED ARTISTICA.
RIPRODUZIONE VIETATA. — TUTTI I DIRITTI RISERVATI. 1° AGOSTO 1917.

I TRENI ARMATI DELL'ADRIATICO

Allorchè, per la dichiarazione di guerra dell'Italia all'Austria, quattrocento miglia di litorale nostro, solcato da una delle più importanti arterie ferroviarie e sprovvisto di porti fortificati come di qualsiasi appoggio costiero, si aprirono d'un tratto alle offese del nemico, la guerra navale in Adriatico ebbe un periodo di campagna piuttosto manovrata in cui si rinnovarono con una certa frequenza gli attacchi della flotta austriaca contro le città e le borgate assolutamente indifese della costa italiana e la nostra flotta fu costretta a una duplice attività: di crociera, per impedire le azioni corsare del nemico, e d'incursione e d'esplorazione verso i punti d'appoggio dell'altra sponda.

Fu quello il periodo di più grave crisi della nostra azione marittima e il problema della difesa delle nostre coste adriatiche s'impose allora al Comando dell'Armata per la sua soluzione immediata, mentre la nuova unità tattica della guerra navale moderna, che s'era sostituita alla classica divisione delle grandi navi e che può dirsi costituita dal trinomio silurante-sommergibile-velivolo, trovava da parte del nemico il suo impiego migliore in un mare come l'Adriatico, caratterizzato dalle brevi distanze fra una sponda indifesa e indifendibile e un'altra sponda munita d'ogni più formidabile protezione dalla natura, avendo tutto il litorale austriaco da Pola a Cattaro come base navale e per obbiettivo un punto qualunque da scegliere su seicento chilometri di una spiaggia che, da Venezia a Ravenna, s'apre col delta delle foci del Po, come un polmone perennemente scoperto, e da Ravenna a Brindisi si allunga nuda, bassa, aperta, popolatissima di città e di villaggi.

La situazione, simile a quella delle coste orientali dell'Inghilterra, è per noi infinitamente più svantaggiosa: anzitutto perchè la costa inglese, abbastanza frastagliata e non priva di buoni porti, è molto più lontana dalle basi navali donde possono muovere le flottiglie nemiche, e poi perchè la situazione delle nostre coste adriatiche è complicata e aggravata dal fatto che la linea ferroviaria da Ravenna a Brindisi segue la spiaggia, internandosi solo per poche miglia in tre punti. Poichè tale ferrovia, che è fra le principali del nodo ferroviario italiano, è diventata con la guerra principalissima per le comunicazioni rapide dell'Inghilterra e della Francia con l'Oriente Mediterraneo, il canale di sfogo diretto attraverso cui passa non poca parte degli uomini e dei materiali destinati all'Albania, a Salonicco e all'Egitto, era logico che gli austriaci tentas-



TRENO ARMATO IN TRINCEA.

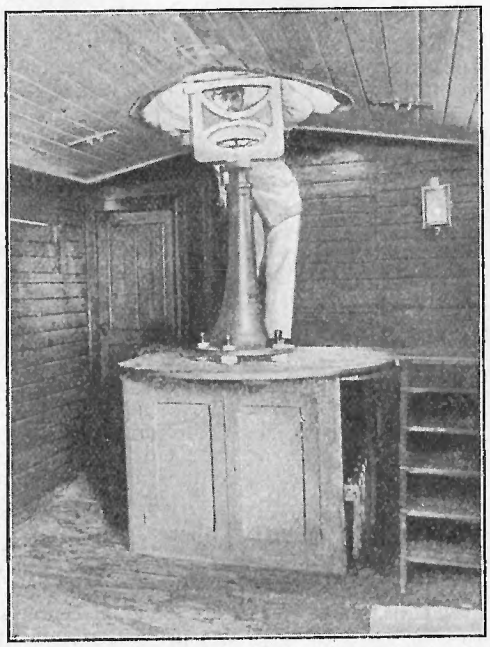
sero di tagliare quelle comunicazioni e d'interrompere quel traffico lungo una linea completamente esposta ai loro colpi di mano, mirando a distruggerne i ponti: questo almeno l'obbiettivo bellico dei vari *raids*, che non fu mai raggiunto, mentre assai spesso furono raggiunti altri obbiettivi, come la rovina delle chiese e l'uccisione di donne e di bambini...

Alla prima alba di guerra Ancona è bombardata da due grossi incrociatori austriaci e da squadriglie leggere, che prendono il largo all'apparire di un nostro dirigibile e di un nostro sommergibile; due incrociatori minori e due caccia aprono il fuoco contro Porto Corsini e un altro incrociatore spara alcuni colpi su Rimini e i vicini ponti, arrecandovi pochi danni materiali, mentre anche Sinigallia e Barletta ricevono il loro battesimo da navi avversarie. Poi Pesaro e ancora Rimini (18 giugno 1915), Monopoli (19 giugno 1915), Ortona, Pedaso, Termoli, Le Tremiti (23 luglio 1915), Fano (27 luglio 1915), Bari, Santo Spirito, Molfetta (11 agosto 1915), e tanti altri centri popolosi e tratti di ferrovia, dove mai nessuna batteria era stata piazzata a difesa e nessun agguato di navi nostre era possibile, furono contemporaneamente o successivamente provate dal fuoco dei cannoni austriaci.

Ma la secolare barbarie del nemico, esercitandosi, a dispetto di ogni buona legge di guerra, contro spiaggie aperte per sventrare ospedali e monumenti e seminare la strage fra popolazioni inermi, quasi a mostrare come l'Austria sapesse esser degna della maggiore alleata violatrice del Belgio, non poteva avere la virtù della sfida propiziatrice d'una battaglia in grande stile, di un combattimento a viso aperto ed i suoi esploratori e le sue squadriglie di siluranti prendevano caccia ogni qualvolta avvistavano i fumi di navi italiane lanciate all'inseguimento.

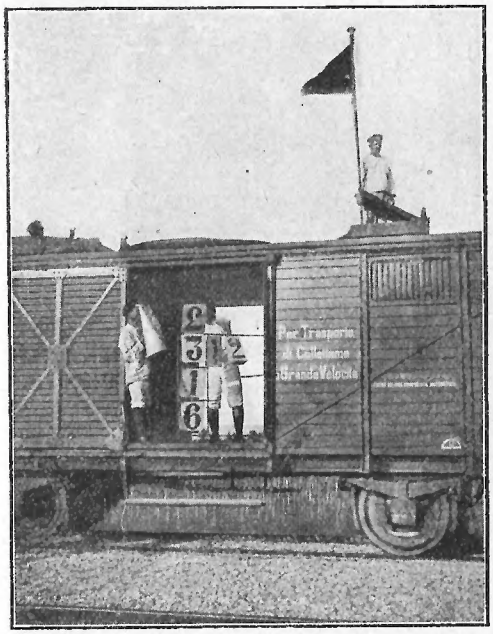
***

S'intende facilmente quale appoggio fornisca la configurazione della costa orientale alle squadriglie nemiche. Queste flotte malamente visibili, di torpediniere riunite sotto il comando di una piccola nave da caccia, sgusciano furtive dai canali, costeggiano insidiose di notte — allorchè il servizio d'esplorazione e di ricerca del nemico dà rendimento scarso, quasi nullo — il litorale coperto del Montenegro e dell'Albania settentrionale, oppure velocissime prendono il largo mettendo la prua sulla nostra sponda, che possono raggiungere in tre ore, e si portano a tiro delle loro artiglierie. Quando hanno la fortuna di non imbattersi nelle squadriglie nostre si fermano a bombardare buon tratto di costa e, scoperte e attaccate, fanno presto a rifugiarsi nei dedali dell'altra riva filando a tutta velocità.



OSSERVATORIO E COMANDO DI UN TRENO ARMATO.

Da qui il particolare aspetto che la guerra navale ha assunto in Adriatico e che le rare azioni in questo mare hanno riprodotto inva-



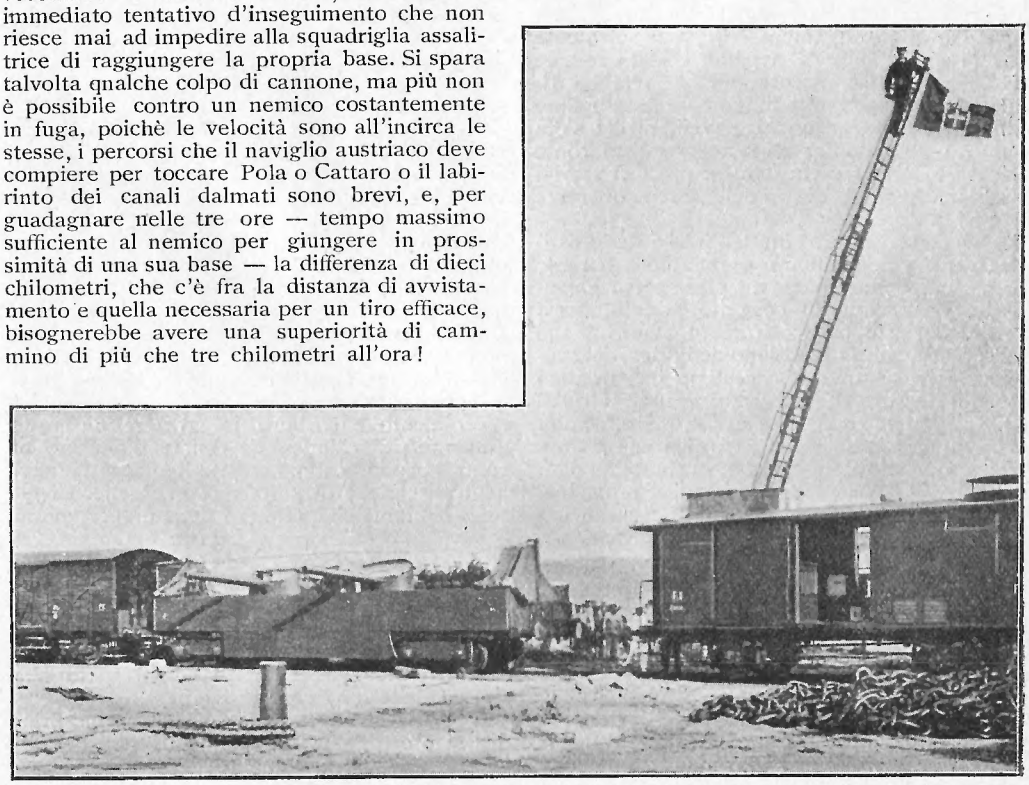
SEGNALAZIONI.

riabilmente: da un lato una scorreria di sorpresa condotta rapidamente sopra un punto secondario della costa indifesa, dall'altra un immediato tentativo d'inseguimento che non riesce mai ad impedire alla squadriglia assalitrice di raggiungere la propria base. Si spara talvolta qualche colpo di cannone, ma più non è possibile contro un nemico costantemente in fuga, poichè le velocità sono all'incirca le stesse, i percorsi che il naviglio austriaco deve compiere per toccare Pola o Cattaro o il labirinto dei canali dalmati sono brevi, e, per guadagnare nelle tre ore — tempo massimo sufficiente al nemico per giungere in prossimità di una sua base — la differenza di dieci chilometri, che c'è fra la distanza di avvistamento e quella necessaria per un tiro efficace, bisognerebbe avere una superiorità di cammino di più che tre chilometri all'ora!

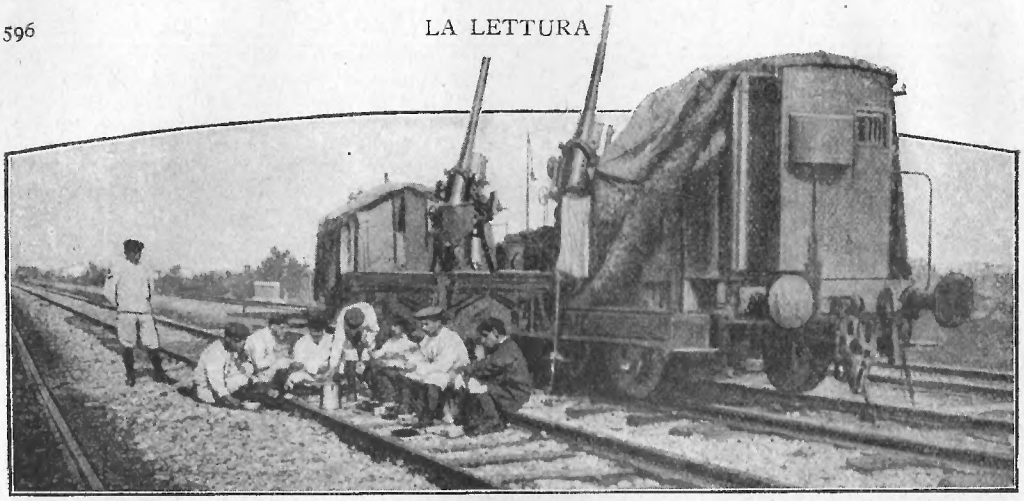
Da Brindisi a Venezia corrono ben quattrocento miglia di spiaggia aperta: per sorprendere i piccoli reparti nemici in qualunque punto di questo litorale prima che fuggano, un numero addirittura enorme di unità leggere — quale neppure la marina inglese può provvedere — dovrebbe tenere il mare continuamente su rotte obbligate e i fuochi perennemente accesi e le macchine sempre ardenti cagionerebbero un logorio così rapido degli apparati motori che, se noi avessimo impiegato in tal guisa per due anni di guerra il nostro naviglio sottile, oggi non avremmo più una sola silurante buona a navigare. Il naviglio austriaco invece, avendo per le proprie azioni la scelta del momento e del luogo e tutto il tempo per organizzarle, resta mesi interi tranquillamente chiuso e riparato nelle proprie potentissime basi, a fuochi spenti e a macchine smontate, perchè ne sia ben curata la manutenzione. Esso non è avvinto da altre cure, non ha traffico marittimo da proteggere, non un reale obbiettivo da raggiungere, laddove le nostre operosissime squadriglie battono il mare di continuo per i servizi d'esplorazione sull'altra sponda e per il trasporto e il rifornimento delle truppe d'oltremare.

In tali condizioni nessuna flotta, per quanto numerosa e potente, potrebbe impedire le incursioni del nemico sopra una costa qual'è la nostra adriatica, come di fatto non riesce a impedirle sulla costa orientale dell' Inghilterra la più formidabile flotta del mondo: quella britannica.

Occorreva perciò che la protezione del nostro



VEDETTA DI UN TRENO ARMATO.



CARRO CON PEZZI ANTIAEREI.

litorale fosse affidata non più alle navi ma a tutto un sistema di difese fisse o mobili, sul litorale stesso, per cui l'efficienza del nostro naviglio da guerra non dovesse più oltre soffrire i danni inevitabili di quel penoso lavoro di sorveglianza costiera, che nei primi mesi di guerra parve davvero sovrumano, e d'altro canto fosse assicurata l'immunità con la maggiore economia di bocche da fuoco.

***

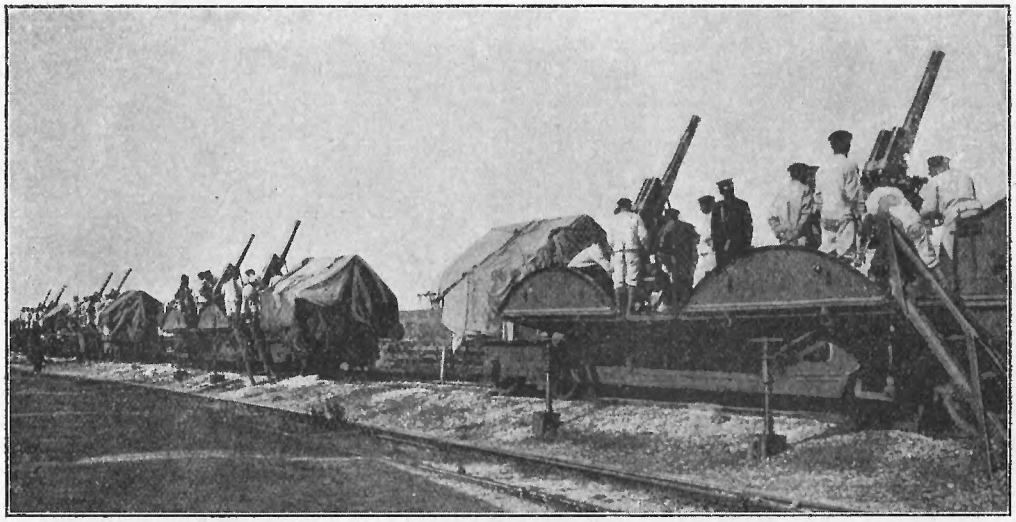
Fortificare tutta la costa da Brindisi a Ravenna fu giudicato impossibile, non solamente perchè simile impresa sarebbe costata somme favolose, sibbene ancora perchè avrebbe richiesto un tempo molto lungo e un grandissimo numero di quei cannoni navali, di cui s'era venuta palesando l'assoluta necessità sul fronte del basso Isonzo e che tanti e preziosi servigi resero infatti all'ala destra dell'esercito operante in quel settore.

A malgrado di ciò, fin dall'inizio delle ostilità si provvide a munire di numerose batterie di marina, opportunamente piazzate su gigantesche costruzioni in cemento armato, brevi tratti della costa, particolarmente favorevoli alle difese fisse, ma la soluzione definitiva del problema della nostra difesa costiera in Adriatico non potè essere che nei treni armati, i quali soli valsero in gran parte a diminuire, se non ad eliminare la superiorità tattica che gli austriaci traevano dal fatto che, di fronte ad ogni punto della costa italiana su cui si proponessero di agire, essi avevano una base ravvicinata di partenza nel loro intricato arcipelago, ond'erano sempre sicuri di giungere, agire e ripiegare incolumi, prima che dalle eccentriche basi di Venezia e di Brindisi le nostre forze potessero accorrere a difesa.

Per l'installazione dei nuovissimi treni il nostro Comando Navale concepì un vasto disegno e la rapidità e la perfezione tecnica con cui la Marina Italiana seppe approntarli, superando ostilità burocratiche e difficoltà stimate insormontabili — per esempio, far manovrare questi treni sopra l'unico binario esistente da Ancona in giù senza intralciare o danneggiare in alcun modo il traffico ordinario — costituisce senza dubbio una delle nostre più brillanti vittorie. Noi riuscimmo a sfruttare con la più geniale prontezza una nostra condizione d'inferiorità e le rotaie già troppo esposte alle offese del nemico divennero presto rotaie di fortezze rapidissimamente spostabili, poichè l'assenza di dislivelli in quel litorale consente appunto di fare accorrere al minimo segnale d'avvistamento del nemico, nei luoghi minacciati da bombardamenti o da tentativi di sbarco, dei cannoni superiori per numero e potenza a quelli che squadriglie avversarie di siluranti, con relativa scorta di sommergibili e velivoli, possano a loro volta concentrarvi.

Il vantaggio forse più immediato fra i tanti conseguiti dalla creazione dei treni armati, fu la possibilità di liberare dagli esasperanti servizi di vigilanza costiera, per più attive missioni di guerra, gli esploratori e il naviglio leggero che fino allora aveva costituito tutto una difesa puramente mobile del nostro litorale adriatico con crociere logoratrici, nelle quali ogni più ferrea volontà ed ogni più tenace ardimento si sarebbero fiaccati se equipaggi e comandanti non avessero avuto tempre d'acciaio. Nè a questa difesa era possibile rinunciare mentre gravi e incombenti erano le scorte dei convogli di rifornimento e costanti le crociere diurne e notturne per chiudere il canale d'Otranto al contrabbando, ostinatamente tentato da navi neutrali cariche di nafta e di granaglie. Ci furono siluranti che tennero il mare per giorni e notti di seguito come per un lungo viaggio ed erano lì a poche miglia dagli scali, cambiando sempre di mestiere, dalla caccia ai sommergibili alla vigilanza delle mine vaganti che i venti strappano al cavo onde son vincolati in fondo al mare e le correnti sbandano verso le nostre rive, dalla guardia delle coste alla ricerca delle navi contrabbandiere...

Oggi non solo tutta la ferrovia Ravenna-Brindisi si protegge da sè, ma i nostri treni armati, che al rilevante armamento di cannoni navali e antiaerei accoppiano una mobilità estrema,



TRENO ARMATO ANTIAEREO.

possono giungere ad aspettare il nemico là dov'esso si dirige, appoggiandosi all'ottima rete semaforica, telegrafica e telefonica impiantata lungo tutto il litorale ed a molteplici basi di agguato in prossimità dei punti più esposti. Così mentre siluranti e velivoli austriaci furono più volte bersagliati di sorpresa dal fuoco intenso dei nostri treni, i sommergibili nemici rimasero invano in attesa delle siluranti italiane che, accorrendo a protezione dei luoghi attaccati, avrebbero dovuto esser loro facile preda.

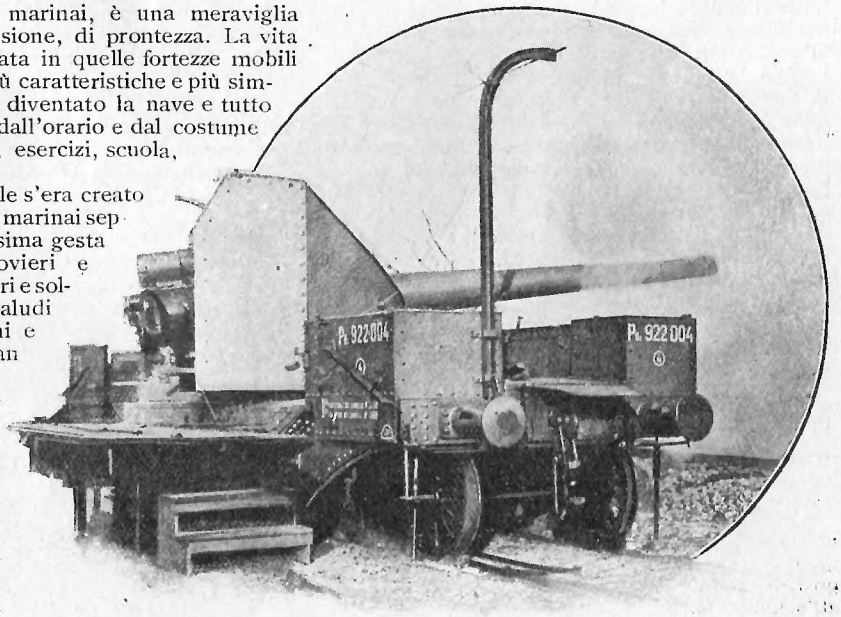
***

L'organizzazione e il servizio dei treni armati dell'Adriatico, esclusivamente affidati ad ufficiali di vascello e marinai, è una meraviglia di ordine, di precisione, di prontezza. La vita di bordo s'è ritrovata in quelle fortezze mobili con le sue forme più caratteristiche e più simpatiche, il treno è diventato la nave e tutto vi è stato regolato dall'orario e dal costume di bordo: guardia, esercizi, scuola, pasti, riposi.

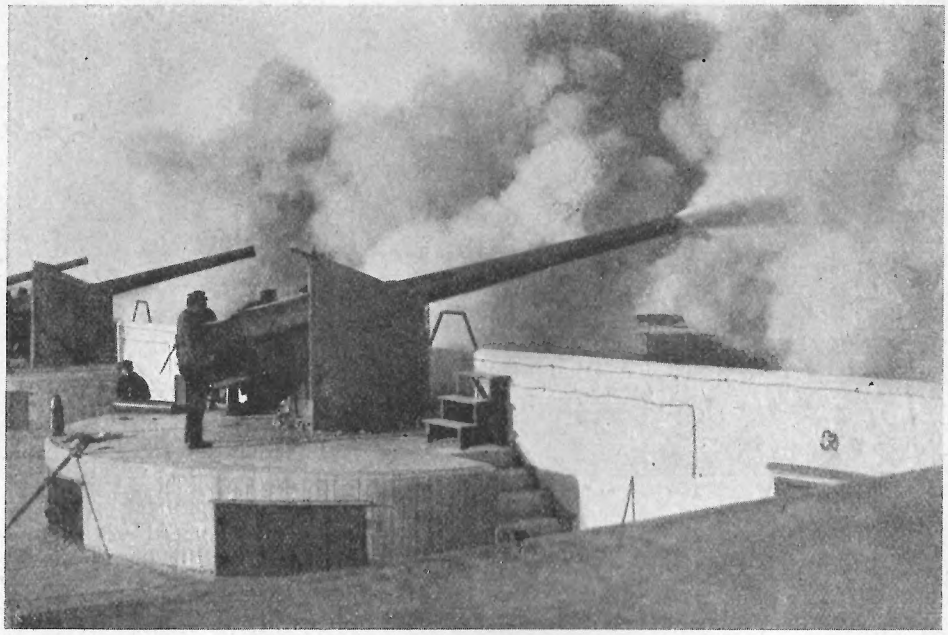
Mai nulla di simile s'era creato nel mondo e i nostri marinai seppero per la novissima gesta improvvisarsi ferrovieri e manovali, costruttori e soldati, come nelle paludi dell'isola Morosini e sulle pendici del San Michele i loro compagni superstiti dell'*Amalfi* s'erano improvvisati combattenti di trincea temprati ad ogni eroismo.

L'intera strada ferrata esposta è divisa in otto tronchi, per la lunghezza di una cinquantina di chilometri ciascuno, e ogni tronco ha il suo treno. Una linea telefonica distesa lungo il litorale passa attraverso numerose stazioni semaforiche dove stanno gli uomini di guardia e speciali telefoni, attaccati ai fili telegrafici dappertutto, sono sempre pronti all'uso. I movimenti di tutte le navi in Adriatico sono così segnalati al Comandante dei treni, il quale dispone il servizio viaggiando lungo la linea o nei treni ordinari o su vetture automobili.

Di giorno i guardiani possono segnalare navi nemiche a venti chilometri di distanza e l'allarme, dato al Comandante, è subito trasmesso con gli ordini alle vicine stazioni, le quali sono



CARRO-PEZZO.



BATTERIA COSTIERA IN AZIONE.

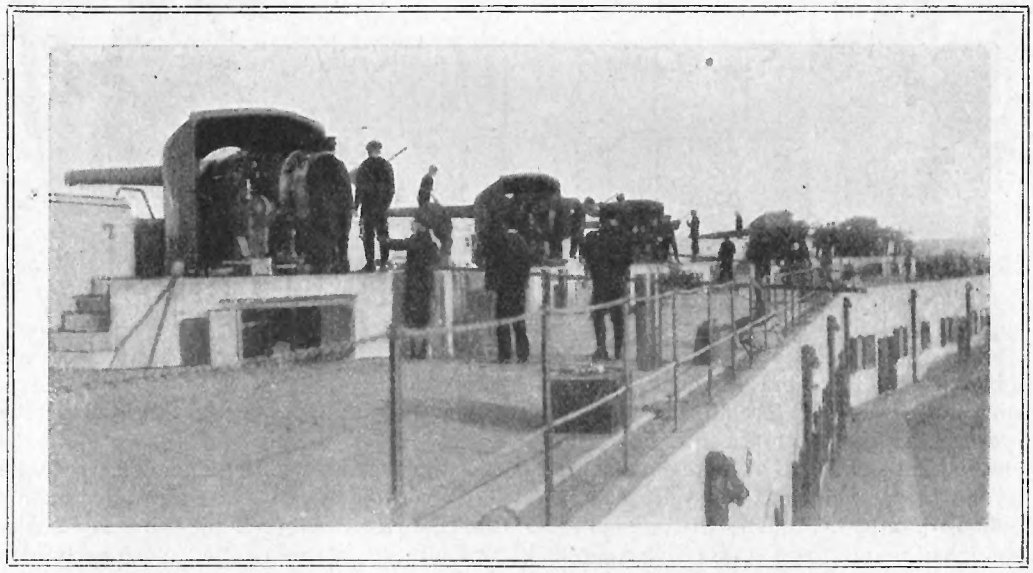
così numerose sulla costa che bastano otto minuti perchè sia sgombra la linea. Il treno armato più prossimo accorre sul luogo dell'attacco ed apre il fuoco fermandosi possibilmente al coperto di quelle collinette verdi, vere e proprie trincee, erette tra la ferrovia e il mare, onde rimanere invisibile alle navi assalitrici. Di notte la sorveglianza è più dura ma il caso di attacchi notturni contro la costa è ben raro perchè le tenebre impediscono di discernere la direzione del fuoco. L'ora propizia è l'alba, allorchè le condizioni della luce favoriscono il nemico che viene da oriente. Le siluranti aprono il fuoco al primo chiarore, scegliendo di solito punti lontani dalle città e apparentemente difesi per cercar di colpire i treni ordinari eludendo la vigilanza delle vedette. Ma per questo ogni mattina, un'ora prima dell'alba, tutto il traffico lungo la ferrovia dell'Adriatico rimane sospeso. Così la linea è libera e il treno armato più vicino può arrivare sul posto in meno di venti minuti dopo che il nemico abbia aperto il fuoco.

Ogni treno è formato di sei carri e di due macchine, tenute sempre sotto pressione e pronte a muovere in trenta secondi, come in trenta secondi, con manovra rapidissima, può il treno, dalla corsa passare al fuoco. Uno dei carri, che porta il deposito delle munizioni, la Santa Barbara, resta in stazione opportunamente protetto e quello su cui sono montati quattro pezzi antiaerei è di solito lasciato in posizione strategica sulla linea, pronto anch'esso all'azione. Gli altri quattro carri sono poi costantemente attaccati alle macchine e sono questi i carri-pezzi, ciascuno dei quali è d'acciaio convenientemente protetto, e porta uno o due cannoni navali di grosso calibro montati su torri corazzate girevoli. Quando s'apre il fuoco, speciali puntelli si abbassano sulla ferrovia, ma non impediscono al treno di spostarsi lungo la linea. Ogni carro ha il suo deposito di munizioni, bastevole per un combattimento.

E gli equipaggi vivono sulla strada ferrata in altri vagoni, che son come la retrovia dei treni armati, dove ogni cosa ha pure ritrovato il suo posto come a bordo: uffici, alloggi, cucine, infermeria, depositi d'armi, sale di lettura.

***

L'efficacia dei treni armati fu riconosciuta subito dopo la loro istituzione. Le prime salve furono aggiustate sull'incrociatore austriaco *S. Georg* che il 3 febbraio 1916, con tre cacciatorpediniere e due torpediniere, aprì il fuoco contro le stazioni di Ortona e di San Vito Lanciano danneggiandovi dei vagoni-merci. Raggiunte dai colpi di un nostro treno, le navi nemiche furono costrette ad allontanarsi a tutta forza. Durante un raid tentato da una squadriglia d'idrovolanti nemici su Ancona, il 3 aprile, i cannoni di un treno antiaereo, abbatterono tre dei cinque apparecchi attaccanti: un record dell'artiglieria antiaerea! Il 23 giugno due siluranti austriache si presentarono al largo di Grottammare; dato l'allarme, un treno partì immediatamente da Pedaso e raggiunse il nemico



BATTERIE COSTIERE.

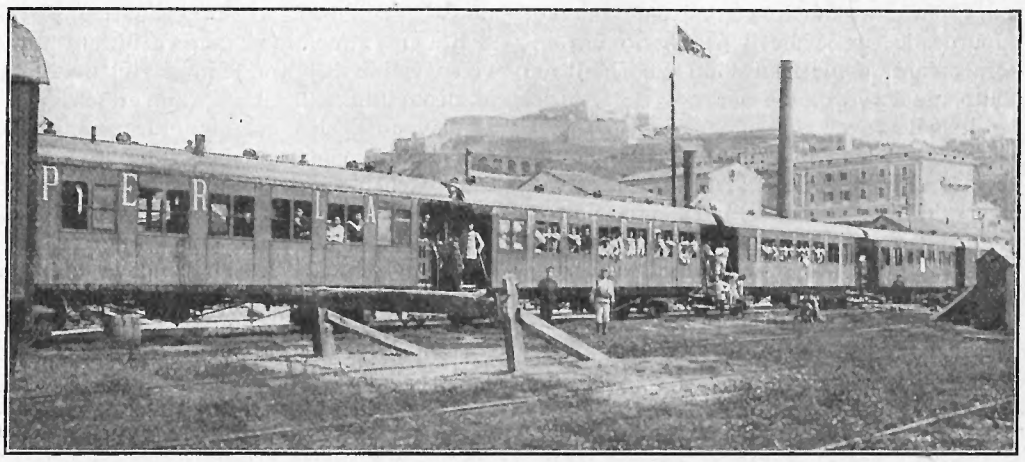
che bombardava un treno viaggiatori, presso San Benedetto del Tronto. Ai primi colpi le siluranti volsero le prore.

Ma lo scontro più tipico s'ebbe il 5 novembre. Poco prima dell'alba tre caccia austriaci del tipo *Tatra* (800 tonnellate e 22 miglia di velocità) furono avvistati nelle tenebre, dalle vedette, al largo di Pedaso. Il traffico, come di solito a quell'ora, era sospeso su tutta la linea. I caccia procedevano cauti, lungo la costa, con rotta verso il nord, ma un treno proveniente dal nord non li vide e passò oltre. A Pedaso ebbe notizia dell'allarme e tornò indietro a tutto vapore. Incontrò le siluranti a Sant'Elpidio, mentre bombardavano una fabbrica di prodotti chimici, e, protetto dalla trincea, aprì il fuoco. I nemici, incapaci d'individuare il treno, presero il largo, ma appena lasciata la costa, due dei caccia furono ripetutamente colpiti ed uno, sbandato per un colpo in pieno sulla poppa, fu visto preso a rimorchio e aiutato dagli altri nella fuga.

Da quel giorno nessun attacco fu più tentato da navi austriache contro la costa italiana, ma quelle nostre popolazioni, che hanno già sopportato con civile eroismo i danni della barbarie nemica, hanno anche imparato a guardare i treni armati con ammirazione riconoscente e la divisa delle navi, ch'essi portano incisa nel loro acciaio a lettere cubitali *Per la Patria e per il Re*, accomuna oggi nella più nobile disciplina di guerra i cittadini e i difensori della nostra sponda adriatica per la vittoria di domani.

PAOLO GIORDANI.

(Fotografie dell'Ufficio Speciale del Ministero della Marina).



VAGONI DI UN TRENO ARMATO COL MOTTO «PER LA PATRIA E PER IL RE».